VIA Rail Canada

Sommaire du Plan d'entreprise 2010-2014 et des budgets d'exploitation et d'immobilisations de 2010

Le 7 février 2011

TABLE DES MATIÈRES

		Page
	SOMMAIRE	1
1.	**MANDAT**	5
2.	**PROFIL DE LA SOCIÉTÉ**	5
2.1	Contexte	5
2.2	Réseau des services ferroviaires de VIA	5
2.3	Infrastructure ferroviaire de VIA	6
2.4	Évolution du dossier des trains à haute vitesse dans le monde	7
2.4.1	Contexte mondial	7
2.4.2	Au Canada	8
2.5	Plan de gestion de VIA	8
2.5.1	Vision et mission	8
2.5.2	Principes directeurs	8
2.5.3	Buts	9
2.6	Examen de la politique du gouvernement fédéral	9
3.	**EXERCICE EN COURS (2009)**	10
3.1	Performance d'exploitation en 2009	10
3.2	Situation actuelle des affaires	10
3.3	Dépenses en immobilisations en 2009	11
4.	**DÉPENSES PRÉVUES ET FINANCEMENT PUBLIC**	11
4.1	Situation des affaires pour la période 2010-2014	11
4.2	Aperçu du budget d'exploitation entre 2010 et 2014	12
4.2.1	Produits	12
4.2.2	Charges	13
4.2.2.1	Cotisation aux caisses de retraite	13
4.2.2.2	Carburant	14
4.3	Comparaison des Plans d'entreprise de 2009-2013 et de 2010-2014	14
4.4	Financement d'immobilisations entre 2010 et 2014	15
4.5	Matériel roulant	16
4.5.1	Remise à neuf de 54 locomotives F-40	16
4.5.2	Remise à neuf de 98 voitures LRC	17
4.5.3	Modernisation des voitures AES 1 (Alimentation électrique de service) – Phase 1	17
4.5.4	Voitures Renaissance – Améliorations liées à l'accessibilité et autres modifications	17
4.5.5	Autorails	18
4.5.6	Locomotives P-42	18

4.6 Infrastructures 18
4.6.1 Montréal – Ottawa – Toronto 18
4.6.1.1 Ottawa – Toronto 19
4.6.1.2 Montréal – Toronto 19
4.6.1.3 Montréal – Ottawa 20
4.6.2 Montréal – Québec 20
4.6.3 Toronto – London (Guelph – voie nord) 20
4.6.4 Toronto – London – Windsor par la voie sud (Dundas et Chatham) 20
4.6.5 Matérialisation des avantages découlant de l'investissement dans l'infrastructure de 474,2 millions de dollars 20
4.7 Autres projets d'immobilisation 21
4.7.1 Autres projets relatifs au matériel roulant 21
4.7.2 Projets de maintenance 22
4.7.3 Autres infrastructures 22
4.7.4 Gares 22
4.7.5 Projets d'immobilisations relatifs à la technologie de l'information et à l'administration 23
4.8 Rapports liés aux projets et éventualités 23

5. **BESOINS RELATIFS AUX IMMOBILISATIONS NON CAPITALISÉES ET À LA RÉVISION GÉNÉRALE (PROGRAMME DE RÉVISION GÉNÉRALE)**
5.1 Besoins en immobilisations critiques courants 23
5.2 Modernisation du parc de voitures AES 1 24

6. **PRINCIPAUX RISQUES ET ENJEUX**
6.1 Déficit lié au financement d'exploitation de 2010-2014 24
6.2 Produits voyageurs 25
6.3 Cotisations aux régimes de retraite 25
6.4 Fluctuations du coût du carburant 25
6.5 Négociations avec le CN 25
6.6 Rémunération, salaires et relève 25

7. **RÉDUCTION DES COÛTS**
7.1 Initiatives de productivité et d'achats 26

8. **APPROBATIONS SPÉCIFIQUES REQUISES** 27

PLAN FINANCIER 28

SOMMAIRE

Contexte

VIA Rail Canada exploite les services ferroviaires nationaux de transport voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. Les objectifs de la Société sont de gérer et d'assurer des services de transport ferroviaire voyageurs sûrs, efficaces et fiables au Canada. Son mandat et son financement sont approuvés par le Conseil du Trésor du Canada par l'intermédiaire du Plan d'entreprise annuel.

Performance d'exploitation en 2009

Les produits totaux de VIA se sont chiffrés à 264,9 millions de dollars en 2009. Les résultats de 2009 ont été touchés dans les mêmes proportions par un environnement de tarification très concurrentiel qui a amené VIA à connaître les rendements les plus bas de son histoire, et par un achalandage inférieur attribuable à une grave récession.

Pour réagir face à la détérioration du marché des voyages en 2009, la Société a appliqué des mesures de limitation des coûts rigoureuses afin de réduire les effets de l'écart des produits. Les charges enregistrées ont totalisé 526,1 millions de dollars, ou 41,5 millions de moins que le montant budgétisé dans le Plan d'entreprise de 2009-2013. Les économies réalisées sont attribuables à la diminution des dépenses liées à la rémunération et au carburant, et à la réduction des frais relatifs aux voyageurs en raison du taux d'achalandage inférieur.

Dépenses en immobilisations en 2009

Le budget d'immobilisations de VIA pour 2009 se chiffrait à 244 millions de dollars; de ce montant, VIA a dépensé 116,8 millions de dollars et cherche à reporter un montant de 124,9 millions de dollars de 2009 à 2010 et à des années ultérieures. Les dépenses de 116,8 millions de dollars effectuées en 2009 sont réparties comme suit : 57,4 millions de dollars ont été investis dans l'infrastructure; 31,3 millions de dollars ont été investis dans la mise à niveau du matériel roulant et 26,3 millions de dollars ont été investis dans d'autres projets, dont la rénovation des gares et des projets de la Technologie de l'information.

Budget d'exploitation entre 2010 et 2014

Les produits de VIA ont diminué de façon substantielle en 2009, et VIA prévoit un recouvrement très modéré des produits en 2010 et en 2011. La croissance des produits devrait s'améliorer. Selon les prévisions, elle s'opérera au moment où l'économie commencera à se redresser en 2012 et dans les années à suivre, et tandis que VIA introduit de nouvelles fréquences à la suite du Programme d'investissements en immobilisations.

Les dépenses devraient augmenter de 25,6 pour cent pendant la période visée par le Plan. Parmi les principaux éléments favorisant la hausse des charges d'exploitation, on compte

notamment les coûts associés à l'exploitation de trains assurant des fréquences supplémentaires, l'augmentation des frais d'accès à la voie et l'inflation.

Malgré la croissance des produits attendue, VIA prévoit connaître un déficit de 75 millions de dollars en 2010 et 477,8 millions de dollars, au cours de la période visée par le Plan. Le Budget 2010 a fourni à VIA 75 millions de dollars pour contrebalancer le déficit restant en 2010.

Financement d'immobilisations entre 2010 et 2014

Deux programmes d'immobilisations sont décrits dans ce Plan d'entreprise : le Programme d'investissements en immobilisations à moyen terme de 516 millions de dollars approuvé par le gouvernement en juin 2007, et le fonds de relance de 407 millions de dollars (y compris un financement d'exploitation de 20 millions de dollars pour des projets de révision générale) approuvé dans le cadre du budget 2009, le Plan d'action économique du Canada.

Du financement d'immobilisations, VIA a prévu un montant des fonds pour d'importants projets relatifs au matériel roulant, notamment en vue de la remise à neuf du parc de locomotives F-40 de General Motors de VIA, de la remise à neuf du parc de voitures LRC (Léger, Rapide, Confortable), de la reconfiguration d'une partie du parc de voitures AES 1 (alimentation électrique de service) et des modifications liées à l'accessibilité du parc de voitures Renaissance. La remise à neuf du matériel roulant permettra de prolonger sa durée de vie utile de 15 à 20 ans.

Un montant supplémentaire sera investi dans l'infrastructure ferroviaire afin d'améliorer la sûreté, d'accroître la fiabilité et la capacité, et d'introduire de nouvelles fréquences de trains dans le corridor Québec - Windsor. Ces investissements permettront de régler les questions liées à la signalisation, d'améliorer la qualité de la voie, d'ajouter une voie d'évitement et de moderniser les gares de VIA. Ces investissements permettront à VIA d'ajouter des fréquences supplémentaires dans le Corridor.

Un financement de 85,1 millions de dollars a été affecté à d'autres projets d'immobilisations au cours de la période à l'étude. Cependant, les niveaux de repère actuels approuvés de VIA ne prévoient pas de financement d'immobilisations courant. VIA prévoit que ses besoins en immobilisations pour les années suivant 2010 se chiffreront à 240 millions de dollars, ou 60 millions de dollars par année, montant dont la totalité demeure sans financement à l'heure actuelle. Le financement d'exploitation courant est essentiel pour maintenir les actifs de VIA, assurer une exploitation fiable et durable, accroître les produits et réduire les coûts à longe terme.

Le montant de 407 millions de dollars (y compris les 20 millions de dollars de financement pour le Programme de révision générale) fourni dans le cadre du **Plan d'action économique** du Canada doit être dépensé avant la fin du programme, fixée à mars 2012. Au moment d'écrire ces lignes, VIA avait enregistré un progrès considérable en ce qui concerne la réalisation des investissements financés grâce au Plan d'action économique, et avait déterminé l'usage qu'elle allait faire de la totalité des 407 millions de dollars fournis par l'intermédiaire du Budget 2009.

Risques et enjeux

VIA a défini un certain nombre de risques et d'enjeux pour la période visée par le Plan. Une brève description de ces risques est fournie ci-dessous.

- Les **produits voyageurs de VIA ont diminué considérablement** en raison de la récession de 2008-2009. Outre le déficit lié aux produits, VIA prévoit devoir verser des cotisations annuelles se chiffrant à 25 millions de dollars dans ses régimes de retraite entre 2010 et 2014. Ces cotisations auront une incidence sur les résultats d'exploitation de VIA dans l'avenir.

- Le financement de VIA pour les **besoins essentiels constants en immobilisations arrive à échéance en 2010**. VIA prévoit un déficit de 240 millions de dollars en ce qui a trait au financement d'immobilisations courant pour la période visée par le Plan; sans financement d'immobilisations courant, VIA ne peut pas couvrir même les besoins minimaux relatifs aux immobilisations à longe terme, y compris les exigences relatives à la sécurité, à la santé et à l'environnement.

- Le **prix du carburant demeure imprévisible**. Au premier semestre de 2008, le prix a grimpé à 147 dollars américains le baril, pour ensuite redescendre à des niveaux plus modérés. Pour 2010, VIA prévoit des coûts de carburant de 53 millions de dollars, soit un montant considérablement supérieur au montant de 37,1 millions de dollars payé en 2007.

- Un nombre considérable de **mécaniciens de locomotive de VIA prendront bientôt leur retraite**. Afin de répondre aux besoins liés à cette main-d'œuvre cruciale, VIA élaborera un programme de formation interne pour créer un bassin de mécaniciens de locomotive.

- VIA continue de faire face à une **concurrence féroce** de la part des compagnies aériennes en ce qui a trait aux tarifs et aux niveaux de service, et il est difficile de prévoir la demande future en voyages dans le contexte du présent ralentissement économique.

Quantification et diminution des risques majeurs

Compte tenu de la récession de 2008-2009, les produits voyageurs de VIA ont été inférieurs de 18,9 pour cent aux prévisions budgétaires de 2009 incluses dans le dernier Plan d'entreprise de VIA. En 2010, l'achalandage devrait augmenter de 2,8 pour cent; cependant, une partie de la croissance sera neutralisée par un rendement inférieur par voyageur. Pour chaque baisse de 1 pour cent du rendement par voyageur, la croissance des produits est réduite de 1,3 million de dollars, tandis qu'une baisse de 1 pour cent de la croissance du volume diminue les produits de VIA de 2,5 millions de dollars. VIA réduira le risque associé aux prévisions des produits en appliquant des mesures de limitation des coûts, en prenant des initiatives de réduction des frais et en apportant des améliorations liées à la productivité. Par exemple, VIA a procédé à la réduction de sa

main-d'œuvre non syndiquée de 12 pour cent, ce qui entraînera des économies courantes d'environ 6 millions de dollars.

Le diesel, bien qu'il ne constitue pas le plus important élément de coût pour VIA, est celui qui connaît la plus grande volatilité. Dans le passé, VIA était protégée des fluctuations du prix du carburant grâce à ses activités de couverture. En 2008, le coût du carburant a atteint des niveaux record, pour ensuite redescendre en même temps que la conjoncture économique se détériorait. Le coût total du carburant aura un effet positif sur la partie des coûts de carburant de VIA qui ne fait pas l'objet d'une couverture. En 2010, les coûts de carburant font l'objet d'une couverture dans une proportion de 75 pour cent et le prix couvert moyen se chiffre à 107 dollars américains le baril. En 2010, pour chaque écart de 5 dollars dans le prix du pétrole brut West Texas Intermediate Crude Oil, les frais d'exploitation de VIA pourraient varier de 0,5 million de dollars.

VIA a récemment conclu une entente avec le CN qui se traduira par d'importantes améliorations de l'infrastructure ferroviaire entre Brockville et Toronto. En outre, les négociations à propos des investissements dans l'infrastructure se poursuivent encore. Il y a un risque que certaines de ces négociations soient retardées, que les estimations pour l'exécution des travaux dépassent les budgets prévus ou que les avantages attendus ne se concrétisent pas. Afin de réduire ces risques, l'entreprise fera activement le suivi des budgets et des échéanciers liés aux projets, effectuera des inspections sur place afin de s'assurer que les investissements procèdent tel que prévu, et fera une gestion efficace des fonds de prévoyance disponibles.

1. MANDAT

VIA Rail Canada exploite les services ferroviaires nationaux de transport voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À ce titre, la Société assure des liaisons ferroviaires de transport voyageurs interville, ainsi que des liaisons régionales et des liaisons essentielles de transport voyageurs en régions éloignées, et ce, selon les directives qu'elle reçoit du Conseil du Trésor par l'intermédiaire de l'approbation du Plan d'entreprise annuel de VIA. Les objectifs de la Société sont de gérer et d'assurer des services de transport ferroviaire voyageurs sécuritaires, efficaces et fiables au Canada. VIA a pour mandat d'exploiter son réseau avec le financement correspondant, par le biais de l'approbation annuelle de son Plan d'entreprise.

2. PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

2.1 Contexte

VIA a été créée en 1977 à titre de filiale des Chemins de fer nationaux du Canada (CN). En 1978, elle est devenue une société d'État, ce qui a entraîné la consolidation des services ferroviaires voyageurs précédemment fournis par le CN et le CFCP (Chemin de fer Canadien Pacifique). VIA a été constituée en personne morale en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, et n'est régie par aucune loi-cadre. Il s'agit d'une société d'État répertoriée à l'annexe III, partie I de la loi applicable. Elle est tributaire d'affectations budgétaires et non pas mandataire de Sa Majesté.

Lors de la création de VIA, on a acheté le matériel roulant nécessaire pour exploiter le service ferroviaire voyageurs appartenant au CN et au CP. Cependant, l'infrastructure ferroviaire est demeurée la propriété du CN et du CP. VIA paie pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

2.2 Réseau de services ferroviaires de VIA

VIA exploite le service ferroviaire national de transport voyageurs intervilles du Canada dans toutes les régions du pays. Le réseau de VIA traverse le pays de l'Atlantique au Pacifique et des Grands Lacs à la baie d'Hudson. En 2009, la Société a transporté plus de 4,2 millions de voyageurs par année.

Le réseau de services ferroviaires comprend jusqu'à 497 trains qui se déplacent chaque semaine sur une infrastructure d'environ 12 500 kilomètres. Parmi ces trains, 429 parcourent le corridor Québec - Windsor, 18 sont des trains transcontinentaux (liaisons Toronto - Vancouver et Montréal - Halifax) et 50 sont des trains considérés comme étant des trains régionaux et des trains en régions éloignées.

- Dans l'ouest du Canada, VIA exploite six trains par semaine entre Toronto et Vancouver, incluant le service aux collectivités éloignées.

- Dans le corridor Québec-Windsor, dans la région à l'est de Toronto, VIA exploite 281 trains voyageurs intervilles par semaine. Les trains dans le corridor Québec – Windsor transportent 91 % des voyageurs de VIA, génèrent 76 % des produits

voyageurs et représentent 73 % de tous les voyageurs-milles. Ce segment du réseau de VIA est le plus viable, sur le plan commercial, et représente le plus grand potentiel de croissance. VIA exploite également 148 trains voyageurs intervilles par semaine dans le Sud-Ouest de l'Ontario.

- Dans les Maritimes, VIA exploite 12 trains intervilles de grand parcours par semaine entre Montréal et Halifax, et dessert ainsi les collectivités locales du Québec, du nord du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

- Dans les collectivités rurales et éloignées, VIA exploite 50 trains par semaine pour offrir les services désignés par le gouvernement du Canada comme essentiels pour permettre l'accès aux collectivités locales qui ne sont desservies par aucun autre mode de transport abordable.

2.3 Infrastructure ferroviaire de VIA

VIA a conclu des Accords de services commerciaux avec les principales compagnies de chemin de fer de transport de marchandises qui régissent l'accès de VIA à l'infrastructure ferroviaire. En février 2009, VIA a signé un nouvel Accord de services avec le CN.

Voici la répartition de l'infrastructure de VIA selon les propriétaires :

VIA	2 % des voies ferrées / 7 % des trains-milles de VIA
Canadien National	79 % des voies ferrées / 81 % des trains-milles de VIA
Canadien Pacifique	4 % des voies ferrées / 3 % des trains-milles de VIA
Hudson Bay Railway	8 % des voies ferrées / 3 % des trains-milles de VIA
Chemins de fer secondaires	7 % des voies ferrées / 6 % des trains-milles de VIA

Approximativement 15 pour cent de l'infrastructure ferroviaire que VIA exploite est la propriété de chemins de fer secondaires. Contrairement aux exploitants majeurs de services de transport de marchandises, ces chemins de fer secondaires ne sont pas en position d'investir le capital adéquat dans leur infrastructure pour permettre à VIA de maintenir la vitesse de ses trains voyageurs.

En ce qui concerne l'entretien courant et la maintenance de son matériel roulant, VIA accomplit la plupart de ces activités dans ses centres de maintenance de Vancouver, de Winnipeg, de Toronto et de Montréal. De plus, l'entretien courant est réalisé à Halifax, ainsi qu'à d'autres ateliers secondaires dans l'ensemble du pays.

La plupart des gares du réseau de VIA sont la propriété de la Société. Dans la plupart des cas, la maintenance à long terme et l'entretien quotidien de ces bâtiments sont la responsabilité de VIA.

L'infrastructure de VIA comprend deux Bureaux des ventes par téléphone (à Montréal et à Moncton) et six entrepôts de ravitaillement qui fournissent les aliments, les boissons et les provisions pour les trains.

2.4 Évolution générale du dossier des trains à haute vitesse

2.4.1 Contexte mondial

Les corridors de trains à haute vitesse entraînent la création d'infrastructures supplémentaires ayant pour but de réduire la congestion ferroviaire, routière et aérienne. Aux fins du présent Plan d'entreprise, on définit le service ferroviaire à haute vitesse comme étant un service qui permet aux trains de rouler à 200 kilomètres à l'heure ou plus. Selon une étude réalisée par l'Union internationale des chemins de fer, il y a actuellement 10 739 kilomètres de voies ferrées pour trains à haute vitesse en service dans le monde. De plus, d'ici 2024, on prévoit que 31 048 autres kilomètres de ces voies ferrées seront mises en service.

Les trains roulant à 200 km/h et plus sont actuellement offerts dans la plupart des pays de l'Europe de l'Ouest et la mise en place d'un réseau ferroviaire à haute vitesse transeuropéen constitue un objectif clairement exprimé de l'Union européenne. La majorité des sociétés ferroviaires transfrontalières reçoivent un financement de l'Union européenne.

En Asie, le Japon a pris les devants du développement du rail à haute vitesse et les Shinkansen, ou trains superexpress, roulent maintenant à des vitesses pouvant atteindre 300 km/h. La Corée du Sud et Taiwan ont construit des voies pour trains à haute vitesse, et la Chine a lancé le programme de développement de réseaux de trains à haute vitesse le plus ambitieux au monde à ce jour. En particulier, la Chine a prévu un budget de 600 milliards de yuan (95 milliards de dollars) pour améliorer et étendre l'infrastructure ferroviaire à haute vitesse existante. Dans cette annonce, on disait également que la Chine visait à produire environ 1000 trains à haute vitesse (pas seulement des voitures, mais des rames de matériel ferroviaire complètes) d'ici 2014. Si cet objectif était atteint, la Chine posséderait plus de trains à haute vitesse que tous les parcs réunis actuels des autres pays du monde.

En avril 2009, dans le cadre de sa loi *Recovery and Reinvestment Act* (loi sur la reprise et le réinvestissement), l'administration Obama a annoncé un plan stratégique visant à créer des voies pour trains à haute vitesse intervilles sur tout le territoire américain. Ce plan de financement, doté d'une enveloppe de 13 milliards de dollars, prévoit la mise en place de voies pour trains à haute vitesse dans dix corridors. Trois de ces corridors pourraient éventuellement être raccordés à des villes canadiennes (Vancouver, Toronto et Montréal). Le 28 janvier 2010, le président Obama a annoncé un nouveau financement de 8 milliards de dollars pour des projets de rail à haute vitesse dans 13 corridors majeurs. En outre, le président a indiqué qu'un important financement supplémentaire suivrait.

Au Canada

Les dernières années ont été marquées par un intérêt renouvelé pour le potentiel des trains à haute vitesse au Canada. De nombreuses études ont été réalisées sur la faisabilité d'un service ferroviaire à haute vitesse dans le corridor Québec - Windsor. Au début de 2008, les premiers ministres de l'Ontario et du Québec, de concert avec le gouvernement fédéral, ont annoncé leur intention de mettre ces études à jour. En raison des coûts considérables associés à l'établissement d'un réseau ferroviaire voyageurs haute vitesse, l'étude de faisabilité examinera les options pour le partage des coûts associés à la construction, à la maintenance et à l'exploitation d'un réseau ferroviaire haute vitesse. Les résultats de ces études devraient être publiés en 2010. À l'heure actuelle, il n'existe aucun réseau ferroviaire haute vitesse au Canada.

2.5 Plan de gestion de VIA

Le plan de gestion de VIA, intitulé *Faites une différence*, présente la vision et la mission de la Société, ainsi que des principes directeurs. Les principes directeurs fournissent un cadre permettant de définir le comportement que la Société devra adopter au cours des prochaines années, et font en sorte que la mission et les objectifs d'entreprise de VIA sont compris par l'ensemble de ses quelque 3000 employés. Les indicateurs de performance clés liés à ces buts constituent l'élément central de ce plan.

2.5.1 Vision et mission

VISION

Nous offrirons la meilleure expérience de voyage au Canada.

MISSION

Nous travaillons ensemble pour dépasser chacune des attentes de nos clients.

2.5.2 Principes directeurs

Les principes directeurs suivants servent de base de raisonnement et d'action et définissent un code d'éthique pour la Société.

Je mets l'accent sur le client.
J'agis et je suis responsable.
Je fais preuve de souplesse et je contribue au changement.
Je fais une différence.

2.5.3 Buts

Le plan *Faites une différence* appuie la direction stratégique de la Société par l'intermédiaire de six buts spécifiques :

Promesse faite aux clients
Croissance
Efficacité
Environnement
Nos gens
Sécurité et sûreté

Ces buts confirment l'engagement de la Société en ce qui concerne une exploitation durable et renforcent la responsabilité prise par VIA envers les autres parties prenantes en vue d'améliorer les services ferroviaires et d'atteindre les objectifs de rendement fixés. Ces buts s'appuient sur des stratégies précises devant permettre d'atteindre des résultats mesurables et sont vérifiés au moyen d'indicateurs de performance clés liés à chacun des buts. Un résumé de ces mesures est présenté au Tableau 4 des Tableaux financiers en pièce jointe. Le progrès enregistré relativement à ces indicateurs est publié chaque mois sur l'intranet de VIA. Par ailleurs, on organise des assemblées locales sous forme de tables de discussion permettant à la haute direction et aux employés de VIA de discuter des stratégies et du rendement de VIA. Ainsi, chaque employé est au courant des mesures clés et de la façon dont il contribue au succès de VIA.

2.6 Historique du rendement financier de VIA

Voici un bref résumé du rendement financier de VIA et un aperçu de l'efficience enregistrée relativement à l'exploitation depuis 1990 :

- Le financement d'exploitation de VIA a été réduit de 44,8 pour cent entre 1990 et 2009, passant de 410 millions de dollars à 226,3 millions de dollars en 2009. En termes réels, la réduction du financement a été plus importante en raison de l'incidence de l'inflation.
- Les charges d'exploitation ont légèrement augmenté, passant de 493,3 millions de dollars en 1990 à 526,1 millions de dollars en 2009 (selon les prévisions), soit une augmentation de 7 pour cent. Cependant, au cours de cette même période de 19 ans, l'inflation, elle, a été d'environ 60 pour cent.
- Le total des produits a augmenté de 86 pour cent, passant de 142,8 millions de dollars en 1990 à un total de 264,9 millions de dollars en 2009.
- Le recouvrement des coûts a augmenté de 75 pour cent, faisant passer de 28,9 cents à 50,7 cents les produits générés pour chaque dollar dépensé en frais d'exploitation (le recouvrement des coûts a atteint un sommet à 64,5 cents de produits générés par dollar de charges en trésorerie en 2002). Le calcul du rapport de recouvrement des coûts que fait VIA ne tient compte ni des frais de restructuration, ni de l'amortissement. Il s'agit d'un indicateur utilisé pour mesurer l'efficacité de l'exploitation.

- Les effectifs ont diminué du tiers, passant d'environ 4500 en 1990 à approximativement 3000 en 2009.

En résumé, depuis 1990, VIA a atteint les objectifs de réduction du financement en exerçant un contrôle rigoureux des coûts d'exploitation tout en maximisant les produits par l'intermédiaire d'augmentations substantielles des tarifs et du rendement par voyageur, et d'une orientation sur les besoins des clients.

3. EXERCICE EN COURS (2009)

3.1 Performance d'exploitation en 2009

En 2008, le Canada est entré dans une profonde récession, ce qui a provoqué une importante baisse de l'achalandage et des produits pour VIA en 2009. Pour l'année 2009, VIA a enregistré des produits totaux de 264,9 millions de dollars, soit une baisse de 34,3 millions de dollars par rapport à 2008. Parallèlement, en 2009, les produits totaux de VIA se sont chiffrés à 250,3 millions de dollars, soit une diminution de 58,5 millions de dollars comparativement au budget prévu. Il en résulte un déficit de 18,9 pour cent, ainsi qu'une diminution, par rapport aux produits de 2008, de 32,6 millions de dollars, ou 11,5 pour cent. Les résultats enregistrés en 2009 ont été affectés, dans des proportions sensiblement égales, par un marché très concurrentiel, prévalant tout au long de l'année, qui a fait tomber les rendements à des niveaux historiquement bas, et par le ralentissement économique qui a commencé à gruger l'achalandage de la plupart des transporteurs en septembre 2008. La majeure partie des gains enregistrés au chapitre de l'achalandage au cours des deux dernières années se sont érodés, et la perspective d'une reprise à court terme de la demande pour les voyages intérieurs ou internationaux est faible.

En 2009, la Société a appliqué une rigoureuse limitation des coûts afin de répondre à la dégradation du marché des voyages et de réduire les effets du manque à gagner. Les dépenses se sont chiffrées à 526,1 millions de dollars, soit une amélioration de 41,5 millions de dollars, ou 7,3 pour cent, par rapport au budget du Plan de 2009-2013. Les dépenses prévues au chapitre de la rémunération sont meilleures que les prévisions budgétaires, et les dépenses liées au carburant sont inférieures aux prévisions budgétaires grâce à une amélioration de la consommation et aux prix moins élevés sur la partie des coûts de carburant de VIA qui ne fait pas l'objet d'une couverture. Les coûts liés aux produits offerts à bord des trains sont également inférieurs, principalement en raison de la baisse de l'achalandage.

3.2 Situation des affaires en 2009

Dynamisée par des programmes de stimulation dans le monde entier et par des initiatives d'investissement dans les infrastructures s'échelonnant sur les deux prochaines années, la croissance économique a recommencé vers le milieu de 2009. Les économies canadienne et américaine ont enregistré une hausse du PNB au troisième trimestre, malgré le fait que la croissance régionale au chapitre de l'emploi est demeurée faible dans les deux pays. Dans la période la plus difficile au cours des douze derniers mois, la confiance des

consommateurs et des entreprises au Canada a chuté rapidement, à son plus faible niveau depuis la récession de 1981-1982 avant de grimper en septembre et retomber en automne, quand le taux de chômage est demeuré élevé.

Le niveau de confiance des entreprises canadiennes a commencé son recul abrupt plus tôt, à la suite de l'effondrement du marché immobilier américain, et est tombé de 106,7 au deuxième trimestre de 2007 à 68,9 au quatrième trimestre de 2008. Les attentes quant à l'amélioration de la rentabilité commerciale ont fait remonter l'indice à 97,8 au troisième trimestre de 2009 (quand une minorité de répondants seulement, soit 12 pour cent, s'attendaient à ce que les conditions empirent). La surcapacité record et la faible demande des consommateurs nuisent aux investissements, et incitent les entreprises à réduire leurs dépenses et à privilégier les téléconférences ainsi que les conférences Web et vidéo.

Après quatre trimestres de baisse consécutive, Statistique Canada a indiqué que les dépenses relatives au tourisme au Canada ont augmenté de 0,3 % en termes réels au troisième trimestre de 2009, quand les dépenses des Canadiens ont augmenté et celles des visiteurs internationaux ont chuté. Le rapport mentionne que cette hausse « [...] a mis fin à la plus longue période de ralentissement économique depuis le début des années 90[...] »[1]

Les dépenses par les visiteurs internationaux ont diminué de 2,4 pour cent en termes réels au troisième trimestre, soit un septième recul consécutif, ce qui porte les dépenses touristiques effectuées par les visiteurs internationaux au Canada à 15,4 pour cent en deçà du niveau enregistré au quatrième trimestre de 2007. Les dépenses des Canadiens pour le tourisme au Canada ont augmenté de 0,9 pour cent en termes réels, après quatre trimestres de recul, et les charges ont grimpé dans toutes les catégories.

3.3 Dépenses en immobilisations en 2009

Les dépenses en immobilisations de 2009 ont totalisé 116,8 millions de dollars, L'état des dépenses effectuées pour les principaux projets d'immobilisations sera abordé à la Section 4, dans le contexte de la période de cinq ans visée par le Plan.

4. DÉPENSES PRÉVUES ET FINANCEMENT PUBLIC

4.1 Perspectives commerciales pour la période 2010-2014*

La plupart des prévisionnistes continuent de s'attendre à une reprise prolongée à la suite de la récession de 2008-2009, allant même jusqu'en 2011 et possiblement en 2012. Le produit intérieur brut (PIB) du Canada devrait baisser de 2,5 pour cent en 2009 et afficher une croissance de 2,8 pour cent en 2010. Les perspectives de 2009 pour les États-Unis sont comparables; on prévoit en effet une réduction de 2,5 pour cent du PIB des États-Unis en 2009, et une croissance de 2,8 pour cent en 2010.

[1] Adaptation libre.

Les principaux facteurs entraînant la faiblesse des prévisions de croissance sont les perspectives volatiles dans les secteurs du commerce et de la fabrication, lesquelles sont touchées par le renforcement du dollar canadien. Le taux de chômage en 2009 devrait demeurer relativement élevé, soit à 8,3 pour cent, et pourrait augmenter légèrement jusqu'à 8,6 pour cent en 2010. Ces sombres perspectives sont accompagnées d'une baisse prévue de la demande des consommateurs de 1,5 pour cent en 2009, avec une reprise de 3,1 pour cent en 2010. Les dépenses du gouvernement et des ménages devraient contribuer à la majeure partie de la croissance économique canadienne en 2010. Les dépenses effectuées dans le cadre de programmes de stimulation devraient atteindre un sommet cette année, tandis que les taux d'intérêt peu élevés et la hausse de la confiance des consommateurs devraient favoriser les dépenses des ménages.

Selon les prévisions, le marché national du voyage devrait connaître un ralentissement encore plus prononcé, même si on s'attend à ce qu'une demande à la hausse puisse provoquer une reprise nationale d'ici 2011, qui favoriserait d'abord les voyages vers l'extérieur. Les voyages aux Canada devraient progresser de 2,4 pour cent en 2010, après un recul de 3,5 pour cent en 2009. Pour ce qui est des voyages à destination du Canada, la demande devrait demeurer faible, avec une modeste augmentation de 0,4 pour cent seulement. Les voyages de visiteurs provenant des États-Unis ont baissé de 7,9 pour cent en 2009. La faiblesse du marché du voyage et la surcapacité entraîneront une concurrence féroce entre les divers modes de transport et choix de voyage. Le mode de transport prédominant, la voiture personnelle, est frappé d'une nouvelle tendance. En effet, les consommateurs commencent à remplacer leurs gros véhicules par des véhicules plus petits moins énergivores, et même hybrides.

**Toutes les prévisions sont fondées sur celles du Conference Board of Canada, publiées dans son document intitulé* Perspectives économiques du Canada, hiver 2010

4.2 Aperçu du budget d'exploitation entre 2010 et 2014

4.2.1 Produits

Au cours de la période visée par le Plan, VIA prévoit une modeste reprise de l'achalandage et des produits :

- Les produits voyageurs issus du Corridor devraient augmenter de 24,3 pour cent pendant la période visée par le Plan, grâce à une croissance de 10,2 pour cent. Il faut également ajouter à ces éléments de croissance les produits additionnels provenant de l'ajout de nouvelles fréquences. Ainsi, pour la période 2012-2014, l'augmentation totale des produits serait de 129 millions de dollars, soit 7,8 pour cent des produits voyageurs totaux planifiés pour cette période.

- VIA a adopté un profil de reprise plus prudent de cinq ans (2010-2014) pour l'achalandage des services longs parcours,. En tenant compte d'une croissance de 15,3 pour cent de l'achalandage, on prévoit que les produits ne provenant pas du Corridor devraient augmenter de 22,2 pour cent pendant la période visée par le Plan.

4.2.2 Charges

Les charges d'exploitation de VIA pour la période visée par le Plan seront affectées par les éléments suivants :

- L'exigence de faire des cotisations pour financer un déficit des caisses de retraite se chiffrant à 125 millions de dollars.
- Le prix du carburant, élément important des charges de VIA, est difficile à prévoir en raison de la volatilité qu'il a affichée au cours des dernières années.
- Les frais liés à l'Accord de services représentent environ 11 pour cent des charges d'exploitation totales de VIA (CN et chemins de fer d'intérêt local).
- L'introduction de fréquences additionnelles augmentera les charges d'exploitation, mais ces dernières seront contrebalancées par des produits supplémentaires.

4.2.2.1 Cotisations aux caisses de retraite

Entre 1997 et 2004, VIA a profité d'un congé de cotisation obligatoire à ses caisses de retraite puisque la *Loi de l'impôt sur le revenu* interdit aux employeurs de cotiser aux régimes de pension qui affichent un surplus important.

En 2005, même si la caisse de retraite des employés syndiqués affichait un surplus actuariel selon l'approche de continuité, elle enregistrait un déficit selon l'approche de solvabilité, qui mesure plus strictement l'état d'une caisse de retraite. Depuis 2005, VIA verse donc des cotisations de service courant à sa caisse de retraite des employés syndiqués de la façon suivante :

2005	5,0 millions de dollars
2006	13,5 millions de dollars
2007	12,2 millions de dollars
2008	3,7 millions de dollars

En 2009, VIA a versé 14 millions de dollars en cotisations de service courant à ses caisses de retraite.

En raison du rendement médiocre des investissements en 2008, de l'évaluation à la hausse du passif (attribuable aux faibles taux d'intérêt), VIA prévoit que des cotisations aux caisses de retraite des employés syndiqués et de la direction pour service courant et passé seront requises pour l'ensemble de la période à l'étude. Cependant, VIA a apporté des changements à ses pratiques relatives aux caisses de retraite afin de réduire ces paiements, et la Société prévoit que des cotisations de 125 millions de dollars aux caisses de retraite pour services courants et passés seront requises entre 2010 et 2014.

Il est important de mentionner que le financement d'exploitation de VIA a été établi en se fondant sur l'hypothèse que des cotisations aux caisses de retraite ne seraient pas nécessaires. Les cotisations totales de 25 millions de dollars pour les services courants et

passés continueront d'alourdir le budget d'exploitation de VIA pour la période visée par le Plan.

4.2.2.2 Carburant

À l'échelle mondiale, les prix du carburant ont continué de grimper au cours des nombreuses dernières années, et affiché une hausse considérable en 2007 ainsi qu'au premier trimestre de 2008. Les activités de couverture de VIA ajoutent une certaine certitude quant aux prix dans l'avenir et, dans les faits, ont réussi à retarder l'incidence de la hausse des prix du carburant par le passé, ce qui a permis à la Société d'effectuer des économies de 34,0 millions de dollars entre 2004 et 2008. En 2008 seulement, VIA a réalisé des gains de 10,4 millions de dollars en effectuant des activités de couverture pour le carburant et la devise d'achat du carburant. VIA prévoit qu'en 2009 le carburant lui coûtera 54 millions de dollars, somme inférieure de 8,2 millions de dollars au montant budgétisé dans le Plan d'entreprise antérieur, et ce, même si les activités de couverture étaient fondées sur un prix supérieur au prix actuel

En plus des activités de couverture, VIA cherche continuellement à réduire sa consommation de carburant. La nouvelle technologie qui sera installée à bord du parc de locomotives F-40 dans le cadre du programme de remise à neuf, l'utilisation du freinage rhéostatique et l'arrêt des locomotives en attente auront une incidence positive sur la consommation de carburant. De plus, VIA a réduit le nombre de locomotives dans le groupe de traction du *Canadien* et des trains Montréal - Halifax et Montréal - Gaspé.

4.3 Comparaison des Plans d'entreprise de 2009-2013 et de 2010-2014

Dans le Plan d'entreprise de 2009-2013, VIA a décrit un déficit d'exploitation de 144 millions de dollars. Dans le présent Plan d'entreprise, le manque à gagner a augmenté et est passé à 402,8 millions de dollars.

Tel qu'il est illustré dans le tableau suivant, le déficit en financement croissant, comparativement au Plan d'entreprise approuvé précédent de VIA, est imputable aux éléments suivants : (i) une importante perte de produits causée par la récession de 2009-2010 et (ii) la nécessité de faire des cotisations de service passé et courant aux caisses de retraite. Ce tableau présente la comparaison des Plans d'entreprise 2009-2013 et 2010-2014, plus particulièrement la hausse du déficit en financement d'une période sur l'autre.

Déficit par rapport aux niveaux de référence du gouvernement (en millions de dollars)	Plan d'entreprise 2009-2013	Plan d'entreprise 2010-2014	Déficit cumulé entre le Plan de 2009-2013 et le Plan de 2010-2014
Déficit des produits voyageurs	s. o.	321,0	321,0
Cotisations aux caisses de retraite	70,0	125	55
Incidence nette du retard de la mise en œuvre des investissements en immobilisations, compensée par les initiatives de productivité	74,0	31,8	(42,2)
Financement prévu dans le Budget 2010	**s. o.**	**(75)**	**(75)**
Déficit total	**144,0**	**402,8**	**258,8**

Comme indiqué précédemment, VIA a enregistré un important déficit des produits en 2009 en raison de la crise financière. Le déficit des produits a un effet d'entraînement sur l'ensemble de la période visée par le Plan et représentera un manque à gagner au chapitre des produits totalisant 321,0 millions de dollars pour la période visée par le Plan, par rapport au Plan d'entreprise 2009-2013.

Bien que VIA a été en mesure de réduire les cotisations requises aux caisses de retraite pour la période visée par le Plan en apportant des changements aux prestations de retraite pour services courants et passés, les cotisations ont augmenté de 55 millions de dollars depuis que le Plan d'entreprise de 2009-2013 a été approuvé.

VIA accuse certains retards relativement à la mise en œuvre du Programme d'investissements en immobilisations. L'incidence nette de ces retards est notamment le report des produits à un moment ultérieur dans la période visée par le Plan, ainsi qu'une baisse des charges liées aux voyageurs compensée par des initiatives de productivité visant à réduire les coûts, ce qui s'est traduit par une amélioration nette de 42,2 millions de dollars dans le deuxième plan d'entreprise par rapport au premier.

4.4 Financement d'immobilisations entre 2010 et 2014

Le Budget 2007 a fourni à VIA un financement d'immobilisations de 516 millions de dollars, décrit comme le Programme d'investissements en immobilisations à moyen terme dans le présent Plan d'entreprise. Dans le Budget 2009, le gouvernement a annoncé un financement supplémentaire de 407 millions de dollars pour VIA, lequel a compris 387 millions de dollars de nouveau financement d'immobilisations et 20 millions de dollars pour le financement de projets de révision générale ou le financement d'exploitation de Programmes de révision générale. Quand il sera fait référence aux deux programmes d'investissement en immobilisations dans leur totalité, ils seront désignés comme le Programme d'investissements en immobilisations de 903 millions de dollars (en excluant toutefois le financement d'exploitation de 20 millions de dollars compris dans le Plan d'action économique).

En ce qui concerne le Programme d'immobilisations de 516 millions de dollars, VIA tentera de reporter des fonds pour la période visée par le Plan de 2010 à 2014 (de l'exercice 2010-2011 à l'exercice 2014-2015 du gouvernement) afin de les faire correspondre aux sorties de capitaux prévues, lesquelles changent en conséquence de la mise en œuvre retardée de certains projets. VIA prévoit dépenser l'ensemble des 125 millions de dollars budgétisés fournis par le PAE en 2009-2010. Dans le cadre de la mise à jour annuelle des niveaux de référence de 2010-2011, la Société prévoit aussi accélérer les dépenses du financement fourni dans le cadre du PAE et demander l'approbation du devancement, de l'exercice 2011-2012 à l'exercice 2010-2011, d'une somme de 19 millions de dollars provenant du PAE.

4.5 Matériel roulant

Dans le Programme d'investissements en immobilisations de 903 millions de dollars, 288,5 millions de dollars ont été alloués à d'importants projets de matériel roulant, dont un montant de 220,9 millions de dollars a été fourni dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de 516 millions de dollars et dont une tranche de 82 millions de dollars a été tirée du Plan d'action économique de 407 millions de dollars. De plus amples renseignements sur chaque important projet de matériel roulant sont fournis ci-dessous.

4.5.1 Remise à neuf de 54 locomotives F-40

Une part du Programme d'investissements en immobilisations de 516 millions de dollars a été allouée pour la remise à neuf du parc de 54 locomotives F-40. En plus du moteur et des systèmes auxiliaires remis à neuf, des améliorations environnementales seront aussi apportées aux locomotives. Ces modifications se traduiront par des économies de carburant et par une réduction des émissions de gaz à effet de serre. En particulier, VIA estime que les locomotives plus efficaces réduiront la consommation de carburant de cinq millions de litres par année. Si l'on se fonde sur l'hypothèse d'une valeur marchande moyenne d'approximativement 0,90 dollar le litre, la diminution de la consommation de carburant se traduira par environ 4,5 millions de dollars d'économies par année. De plus, l'installation de la génératrice auxiliaire et du moteur remis à neuf, ainsi que l'augmentation des chevaux-vapeur permettra à VIA de réduire le rapport locomotives-voitures. La fiabilité accrue du service contribuera à la croissance de VIA.

La première locomotive remise à neuf a été livrée en avril 2009; la livraison de la dernière locomotive devrait avoir lieu d'ici la fin de 2012. Huit locomotives ont été livrées en 2009.

4.5.2 Remise à neuf de 98 voitures LRC

Les voitures LRC forment le principal parc de voitures de VIA pour le corridor Québec – Windsor. Ce parc génère environ 50 pour cent des produits voyageurs totaux de VIA.

Le principal avantage relatif à la remise à neuf de ces voitures est la prolongation de 15 à 20 ans de leur durée de vie. En outre, VIA réalisera des économies liées aux coûts d'entretien courant et à la révision générale. Le confort accru pour les voyageurs et la

fiabilité améliorée du service contribueront à la croissance de VIA. Des améliorations environnementales seront également mises en place, dont l'installation d'un éclairage à DEL et de lampes fluorescentes compactes, d'un système de gradateur d'éclairage, et de commandes plus efficaces et plus sensibles pour le système de chauffage, de ventilation et de conditionnement d'air (CVCA).

Les travaux ont été confiés à Industrial Rail Services Inc. (IRSI), de Moncton, au Nouveau-Brunswick, en avril 2009.

4.5.3 Modernisation des voitures AES 1 (Alimentation électrique de service) – Phase I

Au total, le parc AES 1 actif de VIA comprend 173 voitures, dont 87 sont visées par les investissements dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations de 903 millions de dollars (ces 87 voitures constituent la quasi-totalité du parc de voitures affectées au *Canadien*). En particulier, les investissements suivants seront effectués :

1. Une révision générale des systèmes mécaniques de 75 voitures AES 1. La révision générale des systèmes mécaniques sera effectuée à l'interne.

2. La redécoration de 45 des 75 voitures susmentionnées avec de nouveaux tapis, tissu de revêtement de siège et revêtement mural, et une mise à niveau en nature des 30 voitures suivantes. VIA se chargera de ces travaux à l'interne.

3. La reconfiguration et la remise à neuf de huit voitures-lits Château et quatre voitures Parc. Un contrat pour la reconfiguration et la remise à neuf de huit voitures-lits Château et quatre voitures Parc a été accordé à Avalon Rail Inc., de Milwaukee, au Wisconsin, le 30 octobre 2009.

4.5.4 Voitures Renaissance – Améliorations liées à l'accessibilité et autres modifications

Dans le cadre du Programme d'immobilisations de 516 millions de dollars, des fonds sont prévu pour des modifications relatives à l'accessibilité sur le matériel roulant Renaissance.

Bref résumé des modifications conçues conformément au *Code de pratique* de l'Office des transports du Canada en matière d'accessibilité des voitures de chemin de fer :

- Dans le train transcontinental circulant entre Montréal et Halifax (l'*Océan*), la cabine accessible de la voiture-services sera remplacée par une plus grande suite accessible dans la voiture-lits. En tout, trois voitures-lits seront modifiées de façon à ce que les trois rames de train assignées à l'*Océan* aient cette chambre à coucher accessible.

- Dans chaque train Renaissance du Corridor ainsi que dans chaque rame de l'*Océan*, une voiture Confort (neuf voitures) disposera de toilettes accessibles.

- Dans chacune des voitures (38 voitures), au moins une rangée de sièges à deux places sera abaissée au niveau du sol pour qu'il y ait suffisamment de place pour les personnes voyageant avec un animal d'accompagnement.

- Également dans les voitures (38 voitures), au moins deux accoudoirs mobiles supplémentaires seront installés du côté de l'allée des sièges doubles. Les accoudoirs mobiles du côté de l'allée permettent un accès plus facile aux sièges.

4.5.5 Autorails

VIA possède six autorails, qui sont affectés aux liaisons Victoria - Courtenay et Sudbury - White River. Ces voitures ont pres de 50 ans. La remise a neuf de ces voitures prolongera leur durée de vie de 15 a 20 ans et accroitra la fiabilité du service.

4.5.6 Locomotives P-42

Sur le financement de 407 millions de dollars prévu dans le Plan d'action économique, des fonds sont affectés à la révision générale, dont une partie sera investie dans le parc de voitures AES 1 de VIA, tel qu'il est décrit aux Sections 4.5.3 ci-dessus et 5.2 ci-dessous. Les 21 locomotives du parc P-42 de VIA sont en service depuis maintenant huit ans et sont en services depuis plus d'un million de milles (1 609 344 de kilomètres), et doivent faire l'objet d'une révision générale. VIA effectue dans ses installations la révision générale de la locomotive P-42 pour en remplacer, réviser ou réparer de nombreux composants importants. Cette révision générale améliorera la fiabilité de ces locomotives et évitera la détérioration de leurs systèmes.

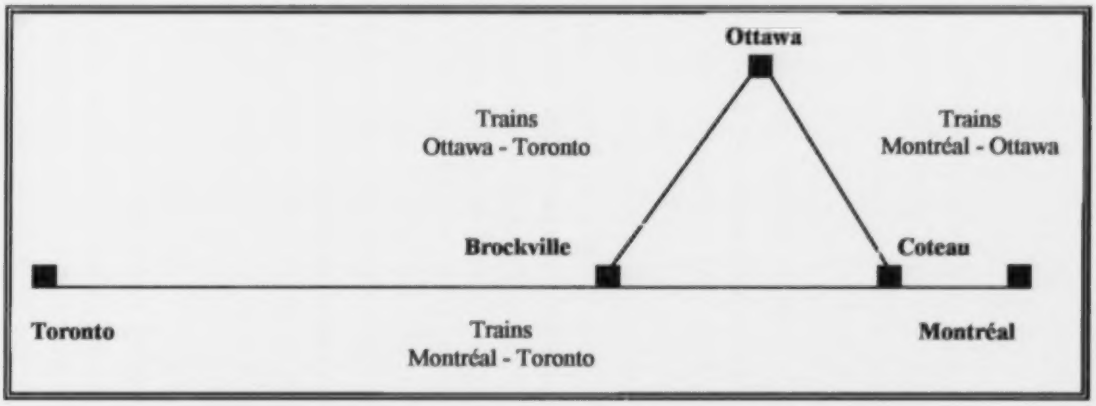
4.6 Infrastructures

Dans le programme d'immobilisations combiné de 903 millions de dollars, un investissement de 474,2 millions de dollars a été alloué à l'infrastructure pour rehausser la sécurité, améliorer la fiabilité et accroître la capacité dans le corridor Québec – Windsor. Les investissements se traduiront par une croissance nette des produits pour VIA.

4.6.1 Montréal – Ottawa – Toronto

VIA est d'avis que sa viabilité à long terme repose sur l'amélioration et l'accroissement des services ferroviaires voyageurs dans le triangle Montréal – Toronto – Ottawa. L'illustration ci-dessous présente un aperçu conceptuel de l'exploitation des services ferroviaires de VIA dans le triangle Montréal – Ottawa – Toronto en relation avec les principaux nœuds ferroviaires.

Triangle Montréal – Ottawa – Toronto de VIA



Brockville – Toronto

En octobre 2009, VIA a conclu une entente avec le CN pour l'ajout de longs segments de voie triple entre Brockville et Toronto. La voie supplémentaire éliminera les goulots d'engorgement et réduira les retards causant des conflits entre les trains de VIA et les trains de marchandises.

Une fois terminés, ces investissements réduiront la durée des trajets, ce qui permettra l'ajout de liaisons dans le triangle Montréal – Ottawa – Toronto.

4.6.1.1 Ottawa – Toronto

VIA installera et mettra à niveau les systèmes de commande centralisée de la circulation et les clôtures, et pour ajouter des voies d'évitement supplémentaires dans l'infrastructure entre Ottawa et Brockville. Ce projet a accusé quelques retards, car il faut plus de temps que prévu pour parvenir à une entente avec le CN concernant l'achat des 13 milles (20,9 kilomètres) entre Federal Junction et Richmond dans la subdivision Smiths Falls. VIA a récemment conclu une entente avec le CN pour l'achat de l'infrastructure ferroviaire.

Ce projet se traduira par l'élimination de tout territoire non signalisé sur l'ensemble de la subdivision Brockville du CP et de la subdivision Smiths Falls du CN et de VIA, et par l'amélioration de l'exploitation des trains de VIA, à des vitesses plus élevées, à travers la ville de Smiths Falls sur la voie principale du CP.

Grâce à ces investissements d'infrastructure entre Ottawa et Toronto, VIA pourra améliorer durée réelle du trajet et ajoutera aussi des nouveaux voyages.

4.6.1.2 Montréal – Toronto

Tel qu'il a été discuté dans la Section 4.6.1, VIA a conclu une entente avec le CN à propos d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire entre Brockville et Toronto. Ces investissement vont améliorer la durée réelle du trajet.

4.6.1.3 Montréal – Ottawa

Des fonds ont été prévu au budget pour apporter des améliorations à l'infrastructure sur la voie ferrée qui appartient à VIA. En 2009, des travaux pour l'installation d'une voie d'évitement près de Carlsbad Spring et une mise à niveau de rails éclissés et de systèmes de commande centralisée de la circulation entre Coteau et Ottawa ont été terminés.

4.6.2 Montréal – Québec

VIA a réduit la durée des trajets entre Montréal et Québec, à compter d'avril 2010. En particulier, la meilleure durée du trajet de VIA entre Montréal et Québec sera réduire de 26 minutes, et l'heure d'arrivée du train 21 sera devancée à 8 h 32, par rapport à 9 h 17 auparavant, afin de répondre aux besoins des voyageurs d'affaires.

4.6.3 Toronto – London (Guelph – voie nord)

Des fonds ont été affectée à l'amélioration de l'infrastructure de la voie nord dans le Sud-Ouest de l'Ontario (entre Toronto et London en passant par Kitchener).

La subdivision Guelph est un territoire non signalisé. Cet investissement éliminera la totalité du territoire non signalisé, ce qui améliorera la sécurité sur la voie nord.

Grâce à l'installation du système de signalisation, VIA sera en meilleure position pour ajouter un nouvel aller-retour.

4.6.4 Toronto – London – Windsor par la voie sud (Dundas et Chatham)

Dans le cadre du Programme d'investissements en immobilisations des fonds ont été affectée à des investissements dans la subdivision Dundas, entre Bayview Junction (près de Hamilton) et London. L'investissement permettra d'atténuer une partie de la congestion causée par la circulation liée au Réseau GO et au CN dans la subdivision.

L'investissement dans la subdivision Chatham permettra d'effectuer des améliorations aux horaires qui correspondront par conséquent mieux aux besoins des clients. VIA procède également à un investissement pour la construction d'une nouvelle gare à Windsor, lequel est décrit plus en détail à la Section 4.7.4.

4.6.5 Matérialisation des avantages découlant de l'investissement d'infrastructure

L'investissement dans l'infrastructure résoudra les problèmes critiques pour la prestation d'un service pratique et fiable. L'élimination des goulots d'étranglement et l'ajout d'une troisième voie principale à cette liaison à double voie réduiront les conflits entre les trains de marchandises et les trains voyageurs. Cette capacité accrue entraînera deux avantages pour VIA : de meilleurs horaires et des liaisons supplémentaires.

Les trois principaux facteurs qui incitent les voyageurs à choisir un moyen de transport particulier sont la durée des trajets, la commodité et le prix. La réduction de la durée des trajets et l'amélioration de la ponctualité découlant de ces investissements dans l'infrastructure permettront à VIA d'être plus concurrentielle en ce qui a trait à deux de ces facteurs. L'expérience et des études de marché confirment que la ponctualité est un des principaux déterminants qui sous-tendent la satisfaction de la clientèle, laquelle augmente à son tour la fidélisation de la clientèle et stabilise l'achalandage. Les problèmes au chapitre de la fiabilité dans ce domaine au cours des dernières années a indubitablement eu des répercussions négatives sur les produits voyageurs et sur la capacité de VIA à accroître ses produits.

Un autre avantage lié à la capacité supplémentaire est la possibilité d'ajouter des fréquences supplémentaires. De pair avec la durée réduite des trajets, ces trains supplémentaires permettront à VIA de saisir une part de marché en devenant plus concurrentielle par rapport aux autres moyens de transport. VIA pourra ainsi offrir davantage de liaisons « express ». Un plus grand nombre de trains express permettra également une meilleure différenciation entre les classes Affaires et Économie, et une plus grande souplesse quant à l'établissement des prix pour VIA, car il sera possible d'adopter une approche plus ciblée en ce qui a trait à la pénétration du marché.

4.7 Autres projets d'immobilisations

VIA dépensera 85,1 millions de dollars pour d'autres projets relatifs au matériel roulant au cours de la période visée par le Plan.

Il est important de prendre note du fait que le financement de VIA pour les autres programmes d'immobilisations prend fin en 2011 et au cours des années suivantes. Le financement d'immobilisations courant est primordial pour assurer la durabilité commerciale d'activités exigeant un financement d'immobilisations important, comme le rail voyageurs. Sans un financement d'immobilisations courant, VIA ne sera pas en mesure de gérer des enjeux fondamentaux liés à la santé, la sécurité et l'environnement, ainsi que d'autres investissements essentiels dans le matériel roulant, l'infrastructure, les gares, l'outillage, les systèmes de maintenance, les commodités et la technologie de l'information à longe terme.

4.7.1 Autres projets relatifs au matériel roulant

Les projets les plus importants dans cette catégorie comprennent des modifications apportées aux voitures Renaissance, et une amélioration au système de ventilation des voitures Renaissance; des améliorations au système de gestion des déchets; des améliorations aux voitures Panorama; et une modification en vue de pallier l'infiltration de neige à bord des locomotives P-42. La plupart de ces projets seront terminés d'ici 2010.

4.7.2 Projets de maintenance

Les projets les plus importants dans cette catégorie comprennent une modernisation du programme de gestion de l'eau potable, l'achat d'un calibre de roues électronique, l'extension du magasin de matériels au Centre de maintenance de Montréal, et des améliorations à la voie de garage.

En 2010, VIA prévoit mettre à niveau la machine à reprofiler les roues au Centre de maintenance de Montréal, réparer le toit de la zone d'entretien courant, et l'amélioration des réservoirs d'eau et du réseau de distribution d'eau.

4.7.3 Autres infrastructures

Des fonds ont été prévu pour l'achat des actifs ferroviaires des terrains de la gare d'Ottawa, qui représentent quatre milles d'infrastructure. Cette voie ferrée a été achetée pour assurer l'exploitation de VIA à destination et en provenance de la gare d'Ottawa. La part restante de 0,5 million de dollars a été investie dans le remplacement des traverses et le nivellement dans les subdivisions Alexandria et Beachburg. La réfection des ponts est prévue au budget pour 2010.

4.7.4 Gares

La vaste majorité des gares dans l'ensemble du réseau de VIA commencent à montrer des signes de vieillissement, étant donné que certaine d'entre elles ont été construites au début du 20^{e} siècle. En outre, des investissements essentiels sont requis pour préserver l'intégrité des structures, de l'infrastructure et des systèmes des gares, notamment en ce qui concerne les systèmes de chauffage, le remplacement de la toiture, la réfection des quais, des stationnements et d'autres projets semblables. Ces éléments ne doivent pas être négligés.

Au cours de la période visée par le Plan, VIA a affecté des fonds de dollars pour des améliorations des gares. Environ 140 projets relatifs aux gares sont prévus ou en cours dans l'ensemble du pays.

Gare Union à Toronto

Les projets qui seront financés à la Gare Union à Toronto comprennent la relocalisation et l'agrandissement et l'amélioration du salon Panorama de VIA, la réfection des halls de

VIA, dont la modernisation des toilettes, la relocalisation de l'entrepôt de ravitaillement et de nouveaux monte-charge qui permettront un service continu au niveau du quai, ainsi que de nouveaux monte-charge pour remplacer les ascenseurs actuels dans la gare qui sont nécessaires pour les bagages volumineux.

4.7.5 Projets d'immobilisations relatifs à la technologie de l'information et à l'administration

En 2009, VIA a investi des fonds pour mettre à niveau le réseau de technologie de l'information de VIA. Il s'agit d'investissements considérables qui comprennent l'amélioration de l'infrastructure afin qu'elle soit en mesure de prendre en charge les nouvelles applications qui exigent davantage de souplesse et une capacité accrue, ainsi que la migration de systèmes d'ordinateurs centraux vers une plate-forme compatible avec les autres systèmes de VIA. Par ailleurs, de nombreux projets de technologie de l'information seront mis en œuvre, ce qui se traduira par une meilleure gestion des produits. Ces projets comprennent notamment une mise à niveau du système VIAnet, le lancement d'une capacité d'établissement des prix souples dans le système de réservation, et l'intégration d'un service à bord des trains (billetterie électronique).

4.8 Rapports liés aux projets et éventualités

Les employés dédiés de VIA se consacrant à la gestion de projets, qui sont affectés à l'élaboration de l'étendue des travaux, à la gestion du processus d'appel d'offres et à l'attribution des contrats. De plus, ils s'occupent du contrôle des coûts, des suivis et des prévisions. La gestion des aspects techniques et des éléments liés aux contrats est assurée par le personnel de VIA, tant sur le terrain que dans le cadre des activités de soutien assurées par la fonction de gestion de projets. Environ quatre pour cent des coûts des projets sont réservés à la gestion des projets en question.

Les chefs de projet présentent un rapport mensuel sur le progrès des projets, le rendement enregistré comparativement aux prévisions du budget, les secteurs préoccupants et les activités d'atténuation. Le conseil d'administration et Transports Canada recevront une mise à jour régulière. Les vérifications feront l'objet de rapports, au besoin.

5. Besoins relatifs aux immobilisations non capitalisées et à la révision générale (programme de révision générale)

La présente section couvre le financement d'immobilisations critique qui sera requis à court terme pour assurer la durabilité de l'exploitation. VIA ne cherche pas à obtenir une autorisation pour tous les besoins en financement décrits dans le présent Plan d'entreprise, mais fournit cette information à des fins de planification du financement d'immobilisations requis à l'avenir.

5.1 Besoins en immobilisations critiques courants

Le financement existant pour les programmes d'immobilisations courants sera pleinement utilisé d'ici 2011 et, par conséquent, il ne restera pas de financement pour les besoins en immobilisations courants en 2011, ni pour les années subséquentes.

5.2 Modernisation du parc de voitures AES 1

Le parc de voitures AES 1 comprend 173 voitures en service sur les liaisons transcontinentales de l'Ouest, régionales et en régions éloignées, dont environ 100 voitures sont affectées au *Canadien*. Ces voitures ont été bâties dans les années 50 et modernisées en 1989 et en 1992, et elles montrent maintenant des signes de vieillissement. Compte tenu des tarifs supérieurs exigés pour les voyages à bord de ces voitures, du vieillissement des voyageurs sur ce marché et de la concurrence livrée pour les produits générés par les touristes, il est nécessaire de réaménager ces voitures afin de les rendre plus concurrentielles avec les autres produits de voyages.

6. PRINCIPAUX RISQUES ET ENJEUX

Les sections qui suivent donnent un aperçu des enjeux et des risques auxquels la Société est exposée pendant l'horizon de planification. Sont également traitées dans les sections suivantes la quantification des risques et les mesures atténuantes connexes.

6.1 Déficit lié au financement d'exploitation de 2010-2014

VIA enregistrera durant toute la période visée par le Plan un déficit lié au financement d'exploitation totalisant 402,8 millions de dollars.

Pour réduire le déficit d'exploitation, VIA a commencé à mettre en œuvre des initiatives de limitation des coûts en 2010 qui auront une incidence courante tout au long de la période visée par le Plan. Ces initiatives comprennent notamment : des réductions de personnel; la rationalisation des processus administratifs, et ce, tant par l'intermédiaire d'investissements dans la technologie que par la réorientation du personnel; des mesures de productivité à bord des trains, dans les gares et relatives à la maintenance; et la renégociation active de contrats auprès des fournisseurs. Ces initiatives généreront des économies de 8 millions de dollars en 2010 et de 5 millions de dollars par année en 2011 et au cours des années suivantes.

Bien que VIA a reçu un financement d'exploitation supplémentaire dans le cadre du Budget 2010, les déficits d'exploitation pour 2011 et les années futures demeurent non financés.

6.2 Produits voyageurs

Dans le Plan d'entreprise 2010-2014, VIA prévoit une hausse des produits voyageurs de 57,1 pour cent au cours de la période visée par le plan.

Selon les prévisions à VIA, le rétablissement après le ralentissement économique sera long et que trois ans et demi s'écoulent avant le rétablissement complet.

Au fur et à mesure que des stratégies plus strictes de gestion des produits sont mises en place, le **rendement par voyageur** (cents par voyageur-mille) devrait augmenter en 2010.

6.3 Cotisations aux régimes de retraite

Le calcul de la solvabilité du régime de retraite est fondé sur les conjonctures et les taux d'intérêt. Les déficits accumulés dans le régime de retraite sont particulièrement dépendants des variations des taux d'intérêt en raison de la longue période d'actualisation au cours de laquelle les éléments passifs sont répartis. Les précédentes estimations quant aux versements requis pour combler le déficit lié à la solvabilité ne tiennent pas compte des modifications proposées annoncées par le gouvernement du Canada le 27 octobre 2009 relativement aux régimes de retraite relevant de la compétence fédérale. VIA continuera de surveiller la performance des éléments d'actif composant le régime de retraite et ses obligations sur une base annuelle, de même que tout changement réglementaire susceptible d'avoir des incidences sur les caisses de retraite. Une évaluation actuarielle du régime sera effectuée au printemps 2010. Les déficits estimés pour les services courants et passés seront révisés, le cas échéant, pour refléter les résultats de l'évaluation.

6.4 Fluctuations du coût du carburant

Le coût du carburant constitue un élément de coût important pour VIA et il est susceptible de varier considérablement par rapport aux estimations de la Société en raison de l'incertitude et de la volatilité du prix du carburant. Bien que les activités de couverture en cours à VIA procurent une grande confiance quant au coût du carburant à l'avenir et qu'elles aient permis de reporter efficacement les répercussions liées à la hausse du prix du carburant dans le passé.

6.5 Négociations avec le CN

Le CN possède 79 % de l'infrastructure que VIA exploite. En conséquence, des parts considérables des investissements d'infrastructure sont conditionnelles à des négociations fructueuses avec le CN concernant la portée et les coûts du projet. Tel qu'il en a été question dans certaines sections précédentes, VIA a conclu une entente avec le CN, qui lui permettra d'aller de l'avant avec une grande partie des investissements d'infrastructure prévus entre Brockville et Toronto. Des négociations avec le CN sont en cours en ce qui concerne les investissements entre la jonction de Coteau et Montréal.

6.6 Rémunération, salaires et relève

Un nombre considérable de mécaniciens de locomotive de VIA prendront bientôt leur retraite. À ce moment, VIA ne disposera plus du groupe de mécaniciens de locomotive du CN. Pour combler son besoin en ce qui concerne cette main-d'œuvre essentielle, VIA entamera un programme de formation interne dans le but de former son propre groupe de mécaniciens de locomotive.

7. Réductions des coûts

Comme il est mentionné dans les sections précédentes, VIA prévoit faire face à un déficit de financement d'exploitation de 402,8 millions de dollars au cours de la période visée par le Plan. Si un nouveau financement n'est pas fourni dans en 2011 et les années suivantes, la Société procédera à la mise en place des propositions de réductions des coûts énoncées dans cette section. Bien que la portée réelle des réductions des coûts dépende du montant du nouveau financement d'exploitation mis à sa disposition, VIA prendra en considération les éléments suivants afin de régler tout déficit d'exploitation en 2011 et pour les années subséquentes :

1. Initiatives de productivité et d'achats supplémentaires;
2. Réductions et éliminations de fréquences de trains;
3. Réductions associées aux charges indirectes.

7.1 Initiatives de productivité et d'achats

Afin de réduire les coûts et les frais généraux au cours de la période visée par le Plan, VIA procède actuellement à la réduction de 12 pour cent de sa main-d'œuvre non syndiquée et de son personnel de direction. VIA prévoit que ces réductions de la main-d'œuvre se traduiront par des économies courantes d'environ 6 millions de dollars.

En plus des rajustements relatifs à la main-d'œuvre, VIA passera en revue et renégociera ses contrats d'achat auprès de ses fournisseurs, elle optimisera l'utilisation des voitures de trains par l'intermédiaire de l'introduction de composition de trains fixes, ce qui réduira les coûts liés au carburant et à la maintenance, ainsi que d'autres charges d'exploitation, en plus de rajuster les niveaux de services dans certaines régions.

VIA prévoit que la diminution du personnel non syndiqué et les économies liées à l'exploitation mentionnées précédemment se traduiront par des économies annuelles d'au moins 8 millions de dollars.

Afin d'accroître de façon plus dynamique les produits et de réduire le déficit d'exploitation, VIA investira dans des processus pour optimiser l'établissement des prix et des stratégies d'attribution des sièges qui stimuleront la demande. Cet investissement comprend l'achat d'un nouveau système de gestion des produits. De plus, VIA passera en revue et révisera les conditions relatives à la vente de sièges pour permettre davantage de réservations de dernière minute, et elle investira dans davantage de publicité pour accroître le volume et renforcer sa présence sur le marché.

8. APPROBATIONS SPÉCIFIQUES REQUISES

Conformément aux règlements de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et aux directives signifiées par le gouvernement à VIA au moment de l'approbation du Plan d'entreprise, la Société demande :

1. L'approbation du Plan d'entreprise 2010-2014, y compris les besoins en financement d'exploitation et d'immobilisations, dont le résumé est présenté dans les tableaux financiers clés (tableaux 1 à 3).

2. L'approbation des budgets d'immobilisations et d'exploitation de 2010.

PLAN FINANCIER

TABLEAU 1

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2010 - 2014
ÉTAT DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION
(EN MILLION DE DOLLARS)

	RÉEL 2008	RÉEL 2009	BUDGET 2010	2011	2012	2013	2014	VARIATION EN % 2014 VS 2009
PRODUITS								
VOYAGEURS	282.9	250.3	256.0	267.7	299.6	345.0	394.4	57.6%
AUTRES:	16.2	14.6	14.7	17.0	17.9	18.6	19.1	31.2%
TOTAL DES PRODUITS	299.1	264.9	270.7	284.6	317.5	363.7	413.6	56.1%
CHARGES								
EXPLOITATION	287.7	295.0	303.9	312.9	328.3	342.1	358.8	21.6%
ORIENTATION-CLIENT	164.1	156.3	157.2	161.5	174.3	187.5	199.2	27.5%
AUTRES SERVICES	61.5	74.9	91.6	93.4	96.5	99.6	103.0	37.5%
CHARGES TOTALES EN TRÉSORERIE	513.4	526.1	552.7	567.9	599.1	629.2	661.0	25.6%
DÉFICIT D'EXPLOITATION AVANT LA SUBVENTION GOUVERNEMENTALE	**(214.2)**	**(261.2)**	**(282.0)**	**(283.2)**	**(281.6)**	**(265.5)**	**(247.4)**	**(1,359.8)**
MOINS: FONDS PUBLIQUES D'EXPLOITATION- NIVEAU DE RÉFÉRENCE	214.2	226.3	207.0	175.8	166.4	166.4	166.4	882.0
MOINS: FONDS PUBLIQUES SUPPLÉMENTAIRES	-	-	75.0	-	-	-	-	75.0
MOINS: UTILISATION DU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS	-	35.0	-	-	-	-	-	-
DÉFICIT D'EXPLOITATION APRÈS LE FINANCEMENT PUBLIQUE ET L'UTILISATION DU FRA	-	-	-	**(107.4)**	**(115.2)**	**(99.1)**	**(81.1)**	**(402.8)**

TABLEAU 2

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2010 - 2014
SOMMAIRE - PROGRAMME D'IMMOBILISATIONS
(EN MILLION DE DOLLARS)

	RÉEL 2007	RÉEL 2008	RÉEL 2009	BUDGET 2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL 2010-2014	TOTAL 2007-2014
PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS										
PROJETS DU PARC	0.4	7.7	26.3	81.5	91.0	52.9	28.6	-	254.0	288.5
PROJETS D'INFRASTRUCTURE	0.2	14.4	57.4	207.8	193.9	14.8	-	-	416.5	488.5
SOUS-TOTAL POUR LES AUTRES PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS	11.7	20.0	33.1	61.1	10.0	7.0	7.0	-	85.1	149.9
TOTAL DES DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS	**12.4**	**42.1**	**116.8**	**350.5**	**294.9**	**74.7**	**35.6**	**-**	**755.7**	**927.1**
MOINS: FINANCEMENT PROVENANT DU FONDS DE RENOUVELLEMENT DE L'ACTIF (FRA)	-	-	-	(10.0)	-	(7.0)	(7.0)	-	(24.0)	(24.0)
TOTAL DES FONDS DE L'ÉTAT EN IMMOBILISATION REQUIS	**12.4**	**42.1**	**116.8**	**340.5**	**294.9**	**67.7**	**28.6**	**-**	**731.7**	**903.1**

NOTE: Les chiffres ci-dessus sont arrondis.

TABLEAU 3 A

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2010-2014
BESOINS EN FINANCEMENT ET PROVENANCE DES FONDS
(EN MILLION DE DOLLARS)

ANNÉE CIVILE (EXERCICE FINANCIER DE VIA)

	RÉEL 2007	RÉEL 2008	RÉEL 2009	2010	2011	BUDGET 2012	2013	2014	TOTAL 2010 - 2014	TOTAL 2007-2014
FINANCEMENT DISPONIBLE DU GOUVERNEMENT										
Exploitation :										
Financement d'exploitation total avec programme de stimulation - Plan d'entreprise de 2009 (MJANR 2010-11)	200.6	214.2	226.3	282.0	175.8	166.4	166.4	166.4	882.0	1,523.1
Immobilisations :										
Financement d'immobilisations total avec programme de stimulation - Plan d'entreprise de 2009 (MJANR 2010-11)	12.4	42.1	241.6	320.2	205.9	72.8	8.0	-	606.8	903.0
TOTAL DU FINANCEMENT PUBLIQUE DISPONIBLE - PLAN D'ENTREPRISE DE 2009 (MJANR 2010-11)	**213.0**	**256.3**	**467.9**	**602.2**	**381.7**	**239.2**	**174.4**	**166.4**	**1,563.8**	**2,501.1**
BESOINS EN FINANCEMENT DE VIA										
Exploitation	200.6	214.2	261.2	282.0	283.2	281.6	265.5	247.4	1,359.8	2,035.8
Moins : Financement provenant du FRA - Exploitation	-	-	(35.0)	-	-	-	-	-	-	(35.0)
Immobilisations	12.4	42.1	116.8	350.5	294.9	74.7	35.6	-	755.7	927.0
Moins : Financement provenant du FRA - Immobilisations	-	-	-	(10.0)	-	(7.0)	(7.0)	-	(24.0)	(24.0)
TOTAL DU FINANCEMENT PUBLIQUE REQUIS PAR VIA	**213.0**	**256.3**	**343.0**	**622.5**	**578.1**	**349.3**	**294.1**	**247.4**	**2,091.4**	**2,903.8**
TOTAL DU SURPLUS / (DÉFICIT) DE FINANCEMENT AVANT LE REPORT DE FONDS	-	-	**124.9**	**(20.3)**	**(196.4)**	**(110.1)**	**(119.7)**	**(81.1)**	**(527.6)**	**(402.7)**
REPORT DE FONDS À DEMANDER*										
Report du surplus de financement d'exploitation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Report du financement d'immobilisations*	-	-	(124.9)	20.3	89.0	(5.1)	20.6	-	124.8	-
TOTAL DU SURPLUS / (DÉFICIT) APRÈS LE REPORT DE FONDS	-	-	**0.0**	**0.0**	**(107.4)**	**(115.2)**	**(99.1)**	**(81.1)**	**(402.8)**	**(402.7)**

* Assujetti à l'approbation de la demande de Transports Canada faite au Conseil du Trésor par l'intermédiaire du processus de mise à jour annuelle du niveau de référence (MFANR).

NOTA : Les chiffres ci-dessus sont arrondis.

TABLEAU 4

VIA RAIL CANADA INC.
PLAN D'ENTREPRISE 2010 - 2014
PRINCIPAUX INDICATEURS DE PERFORMANCE

	RÉEL 2008	RÉEL 2009	BUDGET 2010	2011	2012	2013	2014	VARIATION EN % 2014 VS 2009
SÉCURITÉ								
Nombre de blessures avec perte de temps par 200,000 heures travaillées	9.6	9.0	8.0	7.8	7.5	7.3	7.1	-21%
Nombre de jours perdus par employé par 200,000 heures travaillées	315	316	260	252	245	237	230	-27%
Nombre de blessures aux voyageurs par 100 000 voyageurs transportés	8.0	9.6	8.0	7.8	7.7	7.5	7.4	-23%
ENVIRONNEMENT								
Consommation de carburant (milliers de litres)	59,698	57,426	56,370	56,926	60,072	62,814	65,978	15%
Émissions de GES (kg d'équivalents de CO_2 par 1000 voyageurs-km)	0.117	0.125	0.119	0.115	0.116	0.116	0.118	-6%
Litres de carburant par train-mille	8.8	8.6	8.4	8.3	8.1	8.0	7.9	-8%
CROISSANCE								
Produits totaux (en M $)	299	265	271	285	318	364	414	56%
Produits voyageurs (en M $)	283	250	256	268	300	345	394	58%
Voyageurs (en milliers)	4,603	4,229	4,251	4,528	4,760	4,991	5,193	23%
Voyageurs-milles (en millions)	950	857	865	918	962	1,004	1,039	21%
Trains-milles (en milliers)	6,746	6,660	6,696	6,824	7,371	7,883	8,342	25%
Rendement (cents / voyageur-mille)	29.6	29.0	29.4	29.0	31.0	34.2	37.8	30%
Nombre moyen de voyageurs par train	141	129	129	135	131	127	125	-3%
ENTREPRENEURIAT								
Total du financement de l'exploitation (en M $)	214.2	261.2	282.0	283.2	281.6	265.5	247.4	-5%
Ratio d'exploitation (en pourcentage) **	58.4	50.7	49.2	50.3	53.2	58.0	62.8	24%
Dépenses en immobilisations (en M $)	42.0	116.8	350.5	294.9	74.7	35.6	-	-100%
Financement de l'exploitation / voyageur-mille (en cents)	23	30	33	31	29	26	24	-22%
Coefficient d'occupation moyen (en pourcentage)	59	57	57	56	54	53	51	-10%
SERVICE								
Satisfaction de la clientèle (pourcentage dépassant les attentes)	37.2	40.6	40.0	40.4	41.2	42.0	43.3	7%
Ponctualité-réseau (en pourcentage)	75	83	85	85	86	87	87	5%
Retards des trains attribuables à VIA (en milliers de minutes)	79.1	41.3	40.1	50.3	49.3	48.3	47.4	15%
Disponibilité du matériel:								
Locomotives	84	82	82	74	79	87	87	6%
Voitures	91	88	88	83	87	89	91	3%
GENS								
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	3,109	3,053	3,074	3,074	3,194	3,344	3,374	11%

** Frais de restructuration et charges hors trésorerie non compris

États financiers pro forma

Tableau 5

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis (déficit)

Exercice terminé le 31 décembre

(en millions)	2008 Réel	2009 Prévision	2010	2011	2012	2013	2014
Produits							
Voyageurs	282.9	250.3	256.0	267.7	299.6	345.0	394.4
Autres	13.6	14.8	14.7	16.9	17.9	18.7	19.2
	296.5	265.1	270.7	284.6	317.5	363.7	413.6
Charges							
Exploitation des trains et maintenance de l'équipement	274.9	282.6	303.9	312.9	328.3	342.1	358.8
Services à la clientèle et Frais de marketing	152.9	145.8	157.2	161.5	174.3	187.5	199.2
Services financiers, administratifs et autres services de soutien	106.0	61.6	91.7	93.5	97.3	99.7	103.2
Avantages sociaux futurs	(35.0)	(1.1)	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
Amortissement des immobilisations corporelles	54.6	60.1	58.0	75.9	89.3	91.7	90.4
	553.4	549.0	617.8	650.8	696.2	728.0	758.6
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices	256.9	283.9	347.1	366.2	378.7	364.3	345.0
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	214.2	226.3	282.0	175.8	166.4	166.4	166.4
Amortissement du financement en capital reporté	50.7	56.1	53.9	71.1	84.5	86.4	84.6
Bénéfice (perte) avant impôts	8.0	(1.5)	(11.2)	(119.3)	(127.8)	(111.5)	(94.0)
Charges d'impôts (recouvrement) sur les bénéfices	1.9	(4.0)	(1.4)	(1.4)	(1.4)	(1.4)	(1.4)
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	6.1	2.5	(9.8)	(117.9)	(126.4)	(110.1)	(92.6)
Bénéfices non répartis (déficit) au début de l'exercice	209.9	216.0	218.5	208.7	90.8	(35.6)	(145.7)
Bénéfices non répartis (déficit) à la fin de l'exercice	216.0	218.5	208.7	90.8	(35.6)	(145.7)	(238.3)

Rapprochement du bénéfice net (perte nette) au financement par le gouvernement du Canada *(en millions)*	2008 Réel	2009 Prévision	2010	2011	2012	2013	2014
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	6.1	2.5	(9.8)	(117.9)	(126.4)	(110.1)	(92.6)
Postes ne nécessitant pas de (ne fournissant pas de) fonds d'exploitation :							
Amortissements et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations	54.6	60.1	58.0	75.9	89.3	91.7	90.4
Amortissement du financement en capital reporté	(50.7)	(56.1)	(53.9)	(71.1)	(84.5)	(86.4)	(84.6)
Avantages sociaux futurs	(44.8)	(21.2)	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	27.0	(18.1)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Charges de loyer des exercices antérieurs financées dans l'exercice en cours	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)
Charges courantes financées dans les exercices futurs	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Impôts futurs	2.2	(3.3)	(1.8)	(1.8)	(1.8)	(1.8)	(1.8)
Ajustement pour les charges de rémunération	2.0	0.7	0.7	0.7	1.4	0.7	0.7
Fluctuation de la juste valeurs des instruments financiers	3.9	(0.2)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Paiement des frais de réorganisation des exercices antérieurs	(0.2)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)
	(6.1)	(37.5)	9.8	10.5	11.2	11.0	11.5
Excédent (déficit) du financement de l'exploitation de l'exercice	0.0	(35.0)	0.0	(107.4)	(115.2)	(99.1)	(81.1)

Excluant la consolidation de Keewatin Railway Company

États financiers pro forma dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada

États financiers pro forma

Tableau 6

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre

(en millions)	2008 Réel	2009 Prévision	2010	2011	2012	2013	2014
Activités d'exploitation							
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	6.1	2.5	(9.8)	(117.9)	(126.4)	(110.1)	(92.6)
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation:							
Amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles	53.6	52.3	58.0	75.9	89.3	91.7	90.4
Pertes (gains) sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	1.0	7.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(0.3)	(0.3)	(0.3)	(0.3)	(0.3)	(0.3)	(0.1)
Amortissement du financement en capital reporté	(50.7)	(56.1)	(53.9)	(71.1)	(84.5)	(86.4)	(84.6)
Impôts futurs	0.0	(3.3)	(1.8)	(1.8)	(1.8)	(1.8)	(1.8)
Variation de la juste valeur des instruments financiers	2.6	(0.2)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Pertes (gains) non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	27.0	(18.1)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Variation nette des éléments hors caisse du fond de roulement	2.7	(7.9)	(25.6)	108.6	117.0	100.2	81.8
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(45.9)	(22.3)	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	1.0	1.0	1.0	0.9	0.9	1.0	1.0
Fluctuation des autres passifs à long terme	1.8	(1.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)	(0.1)
Sorties de fonds liées aux activités d'exploitation	(1.1)	(45.7)	(26.5)	0.2	0.1	0.2	(0.0)
Activités de financement							
Financement en capital reçu du gouvernement du Canada	42.6	110.3	340.5	294.9	67.7	28.6	0.0
Entrées de fonds générés par les activités de financement	42.6	110.3	340.5	294.9	67.7	28.6	0.0
Activités d'investissement							
Acquisition de placements pour le fonds de renouvellement des actifs	(415.8)	(359.7)	0.0	(0.2)	0.0	0.0	0.0
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	413.1	386.2	34.9	0.0	6.9	6.8	0.0
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	(34.6)	(95.7)	(350.5)	(294.9)	(74.7)	(35.6)	0.0
Produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Sorties de fonds liées aux activités d'investissement	(37.2)	(69.2)	(315.6)	(295.1)	(67.8)	(28.8)	0.0
Trésorerie et équivalents de trésorerie							
Augmentation (diminution) de l'exercice	4.3	(4.6)	(1.6)	0.0	0.0	0.0	0.0
Solde au début de l'exercice	4.9	9.2	4.6	3.0	3.0	3.0	3.0
Solde à la fin de l'exercice	9.2	4.6	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0

Excluant la consolidation de Keewatin Railway Company

États financiers pro forma dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada

États financiers pro forma

Tableau 7

Bilan

(en millions)	2008 Réel	2009 Prévision	2010	2011	2012	2013	2014
Actif à court terme							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	9.2	4.6	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Comptes clients, charges payées d'avance et autres créances	9.1	18.0	11.3	9.6	9.9	10.6	12.1
À recevoir du gouvernement du Canada	0.0	5.2	50.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Instruments financiers dérivés	5.1	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
Stocks	22.5	24.6	25.6	26.6	27.6	28.6	29.6
Fonds de renouvellement des actifs	17.9	25.3	0.0	7.0	6.8	0.0	0.0
Actifs d'impôts futurs	6.2	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8	2.8
	70.0	82.0	94.2	50.5	51.6	46.5	49.0
Actif à long terme							
Immobilisations corporelles et incorporelles	468.1	524.7	817.2	1,036.2	1,021.6	965.5	875.1
Fonds de renouvellement des actifs	56.7	23.1	13.5	6.7	0.0	0.0	0.0
Actif au titre des prestations constituées	332.5	354.8	348.8	342.8	336.8	330.8	324.8
Instruments financiers dérivés	5.0	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6
Autres	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	862.3	904.2	1,181.1	1,387.3	1,360.0	1,297.9	1,201.5
	932.3	986.2	1,275.3	1,437.8	1,411.6	1,344.4	1,250.5
Passif à court terme							
Comptes à payer et frais courus	107.8	130.4	143.8	200.2	316.5	416.1	500.1
Instruments financiers dérivés	20.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7
Produits reportés	11.6	12.0	12.1	13.6	15.6	17.9	18.2
	140.1	149.1	162.6	220.5	338.8	440.7	525.0
Passif à long terme							
Passif au titre des prestations constituées	26.2	27.1	28.1	29.0	29.9	30.9	31.9
Passifs d'impôts futurs	47.2	40.5	38.7	36.9	35.1	33.3	31.5
Instruments financiers dérivés	11.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1.6	1.3	1.0	0.7	0.4	0.1	0.0
Autres passif à long terme	2.0	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4
	88.4	70.2	69.0	67.7	66.4	65.2	64.2
Financement en capital reporté	473.5	533.1	819.7	1,043.5	1,026.7	968.9	884.3
Avoir de l'actionnaire (avoir négatif)							
Capital-actions	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
Surplus d'apport	5.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
Bénéfices non répartis (déficit)	216.0	218.5	208.7	90.8	(35.6)	(145.7)	(238.3)
	230.3	233.8	224.0	106.1	(20.3)	(130.4)	(223.0)
	932.3	986.2	1,275.3	1,437.8	1,411.6	1,344.4	1,250.5

Excluant la consolidation de Keewatin Railway Company

États financiers pro forma dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada